

УДК 342.9

*Е. П. Повайбо,
курсант факультета милиции
Могилевского института МВД
Научный руководитель: Ю. В. Гончаров,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности
факультета милиции
Могилевского института МВД*

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Безопасность дорожного движения заложена в различных сторонах взаимодействия системы «транспортное средство — внешняя среда — человек». Слагаемые ее находятся в тесной взаимосвязи и обусловленности, поэтому управление этой системой можно считать оптимальным при условии научно обоснованного осуществления всего комплекса мероприятий профилактическо-предупредительного характера [1, с. 18].

Главные проблемы использования резервов дорожной безопасности должны решаться на основе всеобщего подхода к осуществлению организационных, технических, архитектурно-планировочных, административных и иных мероприятий по всей системе в целом. Все, кто участвуют в ней, начиная от автомобилестроителей, работников технического обслуживания, проектировщиков и строителей дорожного трафика, лиц, организующих и регулирующих движение на улично-дорожной сети, и заканчивая ее участниками, в своей взаимосвязанной деятельности прямо и косвенно влияют на снижение количества дорожных аварий.

Статистика свидетельствует, что в совершении более 70 % дорожных аварий виновны водители, что подтверждает их главенствующую роль в безопасном взаимодействии системы. Факторы, оказывающие влияние на действия водителя, можно условно разделить на два вида.

Первый — это неблагоприятные внешние условия, в которых водитель осуществляет движение. К ним относятся специфические условия труда, неблагоприятные метеорологические условия, время года и суток и т. д.

Второй — это внутреннее состояние, определяющее психофизиологические особенности каждого индивида (утомление и переутомление). Это естественный физиологический процесс. Существует три вида утомления и переутомления: физическое, умственное и эмоциональное. У водителей чаще всего эти три вида возникают одновременно, так как они сочетают физический труд с усиленной умственной деятельностью и эмоциональным напряжением [1, с. 142].

Физические нагрузки, действующие на водителя, благодаря постоянному совершенствованию конструкции автомобиля с каждым годом снижаются, однако еще не достигли желаемого минимума. Усталость возникает и при движении по бездорожью, заснеженным, скользким и горным дорогам, в том числе по перенасыщенным транспортом и не отвечающим современным требованиям городским улицам.

Повышение конструктивной безопасности автомобиля — задача первоочередная, поскольку направлена на защиту жизни и здоровья человека. Это требование, которое законодательно закреплено во всех странах, производящих автомобили.

Для безопасного движения на автомобиле в темное время суток водитель должен ясно видеть дорогу и обстановку на ней на безопасном для движения расстоянии. Правила дорожного движения не разрешают менять цвета световых приборов, установленных заводом-изготовителем. Каждый цвет имеет свое значение, поэтому произвольное их изменение может ввести в заблуждение водителей, особенно при неблагоприятных погодных условиях.

При слабой освещенности и появившейся на дороге опасности водитель затрачивает дополнительное время на ее распознавание и принятие правильного решения.

Статистические данные дорожных аварий свидетельствуют, что дорожный фактор как причина аварийности имеет сравнительно небольшой удельный вес. Однако на самом деле это не так, что подтверждается проведенными исследованиями. Довольно часто это происходит из-за психологического стремления установить при осмотре места аварии ее связи с нарушением, допущенным водителем или иным участником движения. В свою очередь состояние улично-дорожной сети уходит на второй план, а иногда вообще не упоминается в протоколах осмотра места происшествия.

Дороги — это сложные инженерные сооружения, требующие больших материальных, трудовых и денежных ресурсов на их строительство и содержание. Организацию дорожного движения нужно рассматривать как объект управления с целью оптимизации данного процесса, важнейшими критериями которого являются скорость и безопасность движения. Подходящее решение в данном случае — не снижение скорости, а сооружение высококачественных и «интеллектуальных дорог», позволяющих развивать высокие скорости при сохранении безопасности движения.

Таким образом, проблема обеспечения безопасности дорожного движения остро стоит во всем мире. Огромный ущерб, который наносит дорожно-транспортный травматизм, позволяет отнести его к основным угрозам современности. Как известно, определяющее влияние на тяжесть последствий в ДТП

оказывает «человеческий» фактор. В связи с этим одним из важных направлений деятельности органов власти признается осуществление государственного контроля выполнения законодательства, правил, стандартов и других нормативных правовых актов в области дорожного движения [2]. Учитывая взаимосвязь системы «водитель — автомобиль — дорога», также следует рассматривать резервы снижения аварийности, заложенные в автомобиле как источнике повышенной опасности и дороге, которая не всегда отвечает предъявляемым требованиям современности.

1. Бершадский В. Ф., Дудко Н. И., Дудко В. И. Основы управления механическими транспортными средствами и безопасность движения : учебник. 4-е изд. – Минск : Амалфея, 2010. 458 с. [Вернуться к статье](#)

2. Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 нояб. 2010 г. № 575 : в ред. Указ Президента Респ. Беларусь от 24.01.2014 г. // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». [Вернуться к статье](#)